Año I.—Núm. 49. **Viérnes 9 de octubre de 1857.** **ISLAS BALEARES.**

EL ISLEÑO,

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
PALMA.—Imprenta y Librería de Gelabert.—MAHON.—D. Matías Mascaró.—IVIZA.—D. Joaquín Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.—En los demas puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

La Rusia

Y SUS CAMINOS DE HIERRO.

(CONCLUSION.)

VI.

Aun cuando jamás fuese necesario proteger á la Turquía, este camino terrestre, desde el centro de Europa al Océano índico, no podria menos de ser eminentemente estratégico; pero aparte de lo que pueda ser con relacion á la guerra y al comercio, tambien contribuirá á la espansion que ya debe considerarse como probable, de las poblaciones europeas hácia el Oriente. Sabido es que la Europa tiene un movimiento de oscilacion alternativa hácia Oriente y Occidente. En la edad media hay que distinguir con respecto á ella dos largos períodos; uno que llamaremos oriental y otro occidental. El primero fué de enseñanza para su genio comercial é industrial; en el segundo, que fué posterior á la reforma, reconoció todas las tierras del globo para tomar posesion de ellas en provecho de su comercio y su industria. Despues de esta marcha hácia el Oeste, cuyo resultado fué la asimilacion del Nuevo-Mundo, torna á tomar el camino hácia el Este, es decir, hácia el antiguo continente, que por ella ha de ser regenerado. En la segunda mitad del siglo XVIII ha establecido un imperio en la Península indiana, y durante la primera mitad del siglo XIX no ha ejercido una accion incesante en ambas Turquías. La via terrestre que hemos indicado, y á cuya alineacion se ha dado principio, bastará para que su movimiento tenga una progresion regular en el Asia menor, cuyas puertas se le han abierto.

Gracias al establecimiento de esta via monumental con sus numerosas encrucijadas y las líneas que sucesivamente se enlazarán con la principal, la region occidental del Continente asiático comprendida entre el Mediterráneo, el mar Negro, el Caspio, las orillas del Indus y el Océano indiano, region con que tanto contacto tiene la Europa antigua ó moderna, se unirá al mundo civilizado, cuyas fronteras se retirarán por medio de los caminos de hierro. Las emigraciones seguirán esta estension de las fronteras. La corriente que se dirige hace tres siglos hácia el otro lado del Atlántico, y al que presente lleva cerca de 300,000 almas todos los años al Nuevo-Mundo, obedeciendo á una fuerza irresistible, se volverá hácia el Continente antiguo, adonde el Danubio y el Mediterraneo las conducirán con tanta facilidad como rapidez. Los inmensos terrenos labrantios del Asia menor no tienen menos atractivos que las sábanas de la América, y estan á la misma altura que Europa: el ganado de labor de los valles del Rhin se encaminará á ella, sin tener que atravesar otro mar que el estrecho de los Dardanelos. Allí, sin perturbar en nada á los poseedores del suelo, habrá cabida para innumerables contingentes de nuestras poblaciones agrícolas é industriales, y su implantacion será fácil en este pais donde todas las naciones se han acomodado á vivir juntas, todas las lenguas han llegado á comprenderse y todos los cultos á tolerarse.

Estos territorios, cuya opulencia dormi-, serán regenerados y juntamente con ellos las razas orientales dotadas de sol, de inteligencia y de hermosura, y á las que solo falta una nueva luz moral. Con la anexion de estas provincias asiáticas se ensanchará la base territorial del mundo europeo. Habrá por una parte una aglomeracion grande, sin ejemplo, de comarcas y poblaciones; y por otra una confederacion de naciones independientes y regidas por sus propias leyes, formadas sobre las bases mas equitativas que se han conocido. Esto será la trasformacion del imperio romano: la Europa, que es una parte de este imperio arruinado, lo reconstruirá despues de 18 siglos, trabajando en comun, y le dará condiciones mas humanas y lo asentará sobre mejores bases.

Hé aquí la série de engrandecimientos con que la Europa occidental responderá á la Rusia. Si esta nacion busca un desquite en su empresa actual; la Europa encuentra en ella una victoria, de que sabrá aprovecharse, llegará á ser mitad europea y mitad asiática, como la Rusia, y equilibrándose y sirviendo de garantía, á sus relaciones amistosas sus aumentos materiales, dejará nunca de existir el equilibrio.

Cuando algunos hombres de imaginacion viva fijen su consideracion en la China, nuevo teatro de lo cuestion de Oriente, que acaba de terminarse en Turquía, y vea que allí se hallan en un estado de flagrante hostilidad la Rusia, la Inglaterra y acaso la América del Norte, ¿que deberán inferir? Es indudable que impulsada la Europa entera á la regeneracion del antiguo continente, la Rusia tomará parte en semejante obra; y quizá desde el dia mismo en que debió retroceder delante de Constantinopla y las dos Turquías tiene fijas sus miradas en el Asia, remota masa enorme poblada por 400 ó 500 millones de almas, que forman el imperio de los Birmanes, la Mongolia, la China, la Cochina y el Japon, masa que todavía rechaza la iniciacion europea, y hácia la cual puede la Rusia dirigirse, sin salir de su territorio, dando de esta manera útil empleo á su fuerza exhuberante y siguiendo en su marcha la estrella de Pedro el Grande.

La China está sufriendo ya una de esas revoluciones que despues de mil peripecias provocan la intervencion estranjera; y todo presagia que allí habrá una lucha entre las civilizaciones de todas las edades; un choque supremo del Asia, de la Europa y de la América. Sin embrgo, si el ascendiente de la Europa debe establecer allí la victoria, permanecerá aun en el equilibrio que debe dar vuelta al mundo, hasta que se concilien enteramente las pretensiones y los intereses de los pueblos. La Europa aplicará el principio soberano que viene aplicando hace 300 años; no hará mas ni menos. Dicho esto, y permitiéndonos nuestra prevision contemplar el porvenir con serenidad, dejemos pasar estos caminos de hierro que tantos recelos despiertan y tantas cuestiones suscitan, y terminemos por los números.

Fácil es conocer que nos faltan muchos elementos para poder valuar la renta inmediata de los caminos de hierro rusos con exactitud matemática, y que tendríamos que contentarnos con hacer notar que la red beneficiaria casi toda la circulacion actual, que es considerable, si la esperiencia del camino de hierro de Petersburgo á Moscow no nos sirviese para formar una idea menos vaga.

En 1855 el producto en bruto de la línea de Petersburgo á Moscow por los trasportes de viajeros y mercancías ascendió á 20.957,296 francos, ó sea 32,542 francos por kilómetro: el producto del año último subió á 30.013,032 francos, ó sea 46,604 francos por kilómetro. Las tarifas de los nuevos caminos no serán menos favorables. Así no es aventurado el decir con anticipacion que los 4,162 kilometros, 45,500 francos cada uno, darán una renta en bruto de 189.371,000 francos. Suponiendo que los gastos de esplotacion importen un 50 por 100, quedará una renta neta de 94.685,500 francos que representan mas del 8 y medio por 100 del capital de 1,100 millones. Tratándose de una operacion lejana, podrá temerse que haya un aumento de gastos que disminuya la renta que se presume y altere la tasa de la garantía. Si esto sucediera, la concesion del mínimun interés á 15 por 100, la de disfrutar la red de caminos por espacio de 85 años, y los demas favores otorgados por el gobierno ruso, no serian mas que un engaño. En un territorio poco designal no hay necesidad de hacer obras en estremo costosas. Lo pequeño del relieve del terreno en muchas partes del trazado ofrecerá facilidades escepcionales.

El trabajo está allí mas barato que en otras partes, y las maderas tampoco andan caras. En cuanto al material, rails, locomotoras, máquinas, etc., la compañía cuidará de no pedirlas á las fábricas rusas, que trabajan á precios muy altos, y se proveerá de todo esto en las fábricas de Bélgica, Alemania, de Inglaterra y de Francia. De paso debemos notar que la industria occidental retendrá íntegra la parte de capital destinada á la adquisicion de estos objetos, cuyo valor quizá no baje de 300 millones; circunstancias que atenúa la expatriacion de los capitales europeos. Debe suponerse que la introduccion en Rusia no estará sujeta á derechos de aduanas, y como ningun incidente particular ha de producir aumento del coste, es suficiente haber determinado este, poniendo algo de mas y no de menos. Segun el capital admitido, cada kilómetro para una sola via costará 273,000 francos los terraplenes y las demas obras deben hacerse para dos vias. En Francia cada kilómetro de camino de hierro con las mismas condiciones cuesta 228,000 francos: ya por causa de comprarse á poco precio los terrenos de particulares, ya por el abandono gratuito de los terrenos de la Corona, cuyos dominios atraviesan en una grande estension las líneas proyectadas. Por consiguiente, de los 273,000 francos, cantidad fijada por término medio, quedará un sobrante considerable para atender á todas las eventualidades, ó para aumentar el tráfico de las principales líneas construyendo vias subsidiarias

En resúmen, la operacion, si se consideran las ventajas, es una de las mejores en su género, y no solo tiene de estraordinario el poder de los medios y la fecundidad en resultados. Con estos, lejos de correr algun riesgo la civilizacion, lejos de perder algo, ganará mas de lo que gana la Rusia; aunque, á decir verdad, si las apariencias no engañan, esta potencia renuncia á todo lo que hasta el presente ha tenido de insociable y huraña la política de Pedro el Grande y sus sucesores. Pedro vió en la civilizacion una especie de herencia, en cuya posesion no podia estar seguro el que se iniciara en ella sino con la muerte ó la servidumbre del iniciador. Preciso es que se desista de semejante pretension, que al fin no es mas que un resto de barbarie. La Rusia sin duda comprende hoy que, no solo puede continuar sus tradiciones en lo que tienen de generosas, y para nosotros es la ejecucion de los caminos de hierro un hecho inequívoco que puede considerarse como prueba de estas disposiciones. San Petersburgo es, como se ha dicho mil veces, una ventana abierta para que penetre en Rusia el aire de Europa; la red de caminos será algo mas, porque colocará la Rusia y la Europa en el mismo centro atmosférico.

No podremos ver allí una amenaza hecha al Occidente, sin acusar al gobierno ruso de demencia y de vértigo y preferimos concederle el mérito de haberse aprovechado de la esperiencia y creer que hay presagios de concordia y de buena inteligencia. Cuando de una estremidad á otra de Europa no haya mas que un sistema de circulacion y las naciones todas se hallen relativamente en las mejores circunstancias para la reproduccion y el cambio, ¿no estará próxima la Rusia á tener el mismo sistema económico? ¿No tendrá mas garantías de paz y mas sólidas? Fundándonos en esto, consideramos los grandes trabajos que tienen por objeto la union estrecha de los Estados como signos de intenciones pacíficas; y para quien quiera reflexionar sobre esta materia, es la prueba mejor de que la Rusia firmó sinceramente con el último tratado su propósito de incorporarse materialmente á la Europa. Aun cuando vea en sus caminos de hierro preparativos para una invasion, la Europa, conociendo su dignidad y su fuerza, debe ver en ellos un homenaje tributado á su ascendiente por una potencia que la ha desafiado largo tiempo.—E. BARRAULT.—(Traducido de la *Revue des deus mondes.*)

(*Leon Español.*)

WAHLBERG

EL CAZADOR DE ELEFANTES.

I.

Suecia ha perdido recientemente uno de los viajeros mas atrevidos, mas apasionados por el servicio de la ciencia que ha contado entre sus hijos. Murió cruelmente á los 46 años en una de las cacerías que le habian hecho célebre. Wahlberg prometia llegar á ser uno de los ilustres naturalistas de un pais que ha producido muchos. Merece un puesto en el considerable número de aquellos discípulos de Lime, à quienes su maestro enviaba á esplorar el mundo, y que hicieron tantas conquistas sobre el dominio de la naturaleza. Continuó y dió impulso á los trabajos comenzados en Africa por Sqarman y Tehunberg. Un rico museo especial destinado á las producciones del Africa del Sur, testifica hoy en Stokolmo sus inteligentes trabajos y sus descubrimientos. Contribuyó tambien mucho á la solucion del gran problema del conocimiento del Africa interior. En una palabra, era un verdadero obrero de la civilizacion, que desempeñó

su deber con una energía varonil y que sucumbió tempranamente en su puesto y en presencia del enemigo.

J. A. Wahlberg, que murió en Africa el dia 6 de marzo de 1856, habia nacido cerca de Gorhenbourg, en Suecia, el 9 de octubre de 1810. Descendia de una familia de comerciantes. Huérfano á los once años, acabó con aprovechamiento sus estudios, principalmente en el gimnasio, despues en la universidad de Upsal, habiendo sido examinado de ingeniero. Para entonces un atractivo particular le habia revelado su vocacion: prendado de los encantos y aun de los peligros de la naturaleza del Norte, habia intentado numerosas escursiones á los Aples noruegos, en las vastas soledades de Sajonia y de Fuimark, y á las islas que rodean la península sueco-noruega.

El suelo mismo de la patria habia ofrecido los primeros atractivos á aquella curiosidad, á aquella audacia del naturalista y del cazador que debia ser la pasion dominante de su vida. Sin embargo, fué ante todo hombre de ciencia. Lejos de dejarse arrastrar ciegamente por el arrobamiento que le causaba un comercio íntimo con aquella naturaleza de la cual estaba prendado, lejos de perderse bajo el imperio de una imaginacion sobreescitada en el placer jadeante de las cacerías ó en la dispersion animada de los viajes, tuvo el constante pensamiento de ser útil á la ciencia y como el buen general de ejército en quien la inteligencia, contra lo que pasa á los demas hombres, aumenta con el peligro, lo veremos arrostar grandes obstaculos y dificultades desconocidas, con la única esperanza de satisfacer las exigencias mas precisas de la ciencia; lo veremos dar cima, á presencia de los obstáculos y de los peligros, á los trabajos de mas ciencia.

En 1837, Mr. Letterstedt, cónsul de Suecia en el Cabo, estuvo en Stokolmo y solicitó que se mandara un naturalista sueco al Africa central, entonces poco conocida. Wahlberg, que gozaba en la patria de todas las seguridades de una carrera comenzada con buenos auspicios y de la satisfaccion que produce el estudio juntamente con la dicha de la familia (su hermana se habia casado en 1835 con el notable profesor Andres Ratzins), se ofreció con entusiasmo y fué aceptado. Su objeto constante en lo sucesivo fué el de dotar á su Suecia de un museo especial de objetos de historia natural y de etnografía de toda el Africa austral, un museo que ningun pais del mundo pudiese presentar en comparacion y aunque la muerte le arrebató tempranamente, pudo conseguirlo.

La Academia de ciencias de Stokolmo contribuyó con una cantidad de 14,000 francos próximamente para los gastos de aquella mision. Este fué el único recurso que recibió Wahlberg, cuya fortuna particular tuvo que consagrar á los gastos considerables de su empresa. Llegó al Cabo el dia 2 de febrero de 1839, ocupándose inmediatamente en recojer las noticias necesarias acerca de las colonias vecinas y sobre todo, relativamente al pais que se proponia recorrer. Despues de una corta permamencia en Puerto Isabel, en la bahia del Algoa, precisamente el punto que Bartolomé Diaz no se habia atrevido á franquear en 1486, se embarcó en Puerto-Natal el 19 de junio de 1839. El territorio de Natal, llamado así porque fué descubierto por Vasco de Gama en 1498 el dia de Navidad, se estiende al Nordeste de la colonia del Cabo, por la costa oriental del Africa austral. La ciudad misma del Puerto-Natal, fundada en 1824 por los ingleses en la embocadura del rio Natal, iba à ser para Wahlberg, durante la difícil y brillante campaña de cinco años (1839 á 1844) que se abria delante de él, su punto de partida, su lugar de retiro de descanso.

En las cercanías de Puerto Natal, y al principio de su nueva carrera, Wahlberg hizo conocimiento con un naturalista frances, Mr. Adolfo Dolegorgue, de Doni, que falleció en Paris, en 1847, el cual fué para él un amigo desinteresado, dejàndonos preciosos testimonios acerca del naturalista sueco. Amable y seguro, decia el naturalista frances, entusiasta por los descubrimientos, de un celo infatigable, no renunciando á su objeto hasta haberlo conseguido, con admirables cualidades, de las cuales, lejos de vanagloriarse, no tenia apenas conocimiento de su estension, Wahlberg me inspiró, cuando le conocí, no solamente amistad, sino respeto.

Trascurridos apenas dos consagrados á reunir colecciones que presentaban un cuadro completo de la flora y del fauno de toda la comarca vecina á Puerto Natal, Wahlberg salió el 7 de octubre de 1841 para hacer su primer viaje de descubrimiento al interior. Hè aqui cuales eran su comitiva y su equipo. Tenia por compañero á un jóven aldeano ó boer (se llaman boers, es decir, aldeanos ó cultivadores, á los descendientes de los antiguos colonos holandeses del Cabo que se sujetaron á la ocupacion inglesa, retirándose á alguna distancia de la comarca, donde formaron nuevas colonias de agricultores). Aquel holandés, llamado Wilhen Nel, fué de mucha utilidad para Wahlberg por su fidelidad, su intrepidez y su sangre fria. El atrevido viajero lleva tambien un cafre que se llamaba Yar, de 20 años de edad, otro de 13 años, y, para conducir todo el equipaje, un carro uncido à doce bueyes.

Digamos algunas palabras acerca de este singular medio de locomocion, universalvemente adoptado en las comarcas sur-africanas, y el único practicado en las largas jornadas. Empléanse carros de madera con cuatro ruedas guarnecida de hierro, con una caja de un metro do ancho y cinco ó seis de largo, sin movimiento por detràs, pero por delante sujeta á una clavija. Todas las piezas están sostenidas simplemente por clavijas de madera y por tiras de cuero; siendo muy frecuentes las caidas y los choques por las desigualdades notables del suelo, las abrazaderas y las tuercas de hierro harian pedazos las partes principales, se romperian por sí mismas, y el viajero, que por todas partes halla madera y cuero, no podria reparar los destrozos sin llevar una fragua y un aparato pesado.

Por otra parte, la necesidad de deshacer frecuentemente el edificio para pasar rios, arroyos ó gargantas difíciles, presta todavia una ventaja mas á esta fácil y cómoda construccion. Encima de la caja se colocan quince aros unidos per bambús, que sirven de travesaño, forrados con una tela fuerte impermeable. En las paredes están colgados los principales utensilios, hornillas, vajilla y provisiones ligeras, azúcar, café, etc. Por detrás se colocan las ollas de hierro, las marmitas, las cacerolas y un poco de leña seca. La cama, es decir, un cuadro de madera, en el que cruzan en diferentes direcciones muchas tiras de cuero, sobre las cuales se estienden pieles de carnero ó gergones rellenados con plumas, es un objeto de lujo que usan solamente los ricos boers, y del cual no se sirven los naturalistas. Estos conservan el puesto preferente para el espíritu de vino, los frascos, los escalpelos, la pólvora y las escopetas.

Ademas de esta arma ordinaria, necesitan en aquel pais para las grandes cacerías del hipopótamo, del rinoceronto y del elefente, un arcabuz de gran calibre que el cazador apoya ordinariamente, para dispararle, en la espalda de un criado, pero que Wahlberg, vigoroso y diestro, sabia manejar solo.

Para concluir de describir el carro con su completo aparato, nos falta hacer mencion de la galga de hierro ó de madera indispensable para los descensos pendientes, y el puchero de brea, objetos que están colgados debajo de la caja misma. Este último es muy indispensable, puesto que seria fàcil un incendio dejando pasar dos dias sin untar las maderas de las ruedas. Un incendio en las partes resinosas de los montes, seria un espantoso peligro. ¿Pero qué yunta podrá arrastrar ni pronta, ni lentamente aquella gran máquina, cargada algunas veces con tres ó cuatro mil libras por un pais sin caminos, en medio de las montañas y de las rocas, sobre cascadas de piedras dentro de los rios de arena movediza? Para este uso se emplean bueyes con largos cuernos divergentes que abundan en el pais. Un carro necesita diez y echo bueyes; algunas veces veinte y cuatro. Cada par está sujeto con una correa larga por ambos lados á la estremidad de la lanza. Los dos bueyes de varas deben ser los animales mas inteligentes: es preciso que sepan contener en los ràpidos descensos. El conductor dirije desde el carro mismo donde va sentado, y su encargo consiste en avisar enérgicamente, con la larga fusta de que está armado, á todos los bueyes del tiro.

No nos proponemos trazar aquí todo el itinerario de Wahlberg. Nos basta solo decir que recorrió la comarca al Norte del Cabo y al Oeste de Puerto-Natal hasta el lago N'Gami, esa conquista moderna de la ciencia geográfica, el cual se aproximó en la primera espedicion y tocó en la segunda durante los dos últimos años, 1854 y 1855. Los peligros que arrostró para llegar al fin que se habia propuesto, su energía, su sacrificio constante por la ciencia, esto es lo que nos importa señalar. Recordar aquellos buenos ejemplos, es hacer el mas digno elogio de quien los ha dado. Se trataba para Wahlberg de añadir á sus colecciones, á la flora y á los insectos del pais poco conocido en el cual penetraba, escelentes ejemplares de los individuos que componen el fauno Sur-africano. El antilope no es feroz ni peligroso. Wahlberg cuenta sin embargo que le costó doce dias consecutivos de una fatigosa cacería apoderarse del antílope negro, la sola especie cuyo «specimen» quiso tener. Cuando, por fin despues de una larga investigacion, muerto de sed, hirió à la pieza que habia codiciado mucho tiempo, se precipitó sobre los pechos del animal espirante paro buscar un alivio á lar crueles fatigas que sufria.

Las dificultades y las penas eran ordinarias. Escuchémosle contar en su correspondencia, cuyos estractos tenemos á la vista, los incidentes mas dramáticos de la caza del rinoceronte, por ejemplo. Wahlberg habia aprendido, arrostrando los mas inminentes peligros, de que singular protector habia dotado la naturaleza à aquel animal descomunal.

«El bufaga, pequeño esparavan blanco, se posa en el lomo del búfalo ó del rinoceronte y se alimenta de las garrapatas que encuentra en el cuerpo de estos cuadrúpedos. El rinoceronte puede andar y pastar, sus movimientos no incomodan nada al bufaga, de cuyo animal no se espanta nunca: pero cuando el rinoceronte, de pié en los pantanos, bajo el calor sofocante del mediodia africano y tropical, rume adormecido su comida, entonces el bufaga es para él un amigo precioso. Vigila, en efecto, por èl; y si ve aproximarse á la hiena, ó á la serpiente, ó al cazador, advierte inmediatamente al rinoceronte, haciendo al volar un gran ruido y dando gritos penetrantes. El rinoceronte de Africa, dice Wahlberg en una de sus cartas, es muy irritable y toma inmediatamente la ofensiva. Hallándome un dia en presencia da uno de estos animales, ví de repente al bufaga echar á volar y en el mismo instante precipitarse mi enemigo sobre mi. Como yo solo tenia mi escopeta ordinaria, cargada con balas pequeñas, escapé prontamente. Por fortuna, en el momento en que sentia ya sobre mi espalda el fuerte y caliente aliento del animal, encontramos un àrbol enorme atravesado en el camino, salté por encima de él; el rinoceronte asustado se detuvo, soplando con ruido, moviendo su cabeza à derecha é izquierda: despues se volvió bruscamente y se alejó.»

(Se concluirá.)

Por copia,

J. Fiol.

Mosaico.

Muerte de Gustavo Planche.—De una correspondencia de Paris, publicada últimamente por un colega de la córte, tomamos los siguientes detalles acerca de la muerte de este hombre notable, por mas que no estemos conformes con varias apreciaciones que, aunque literarias, tienen un pensamiento político. Hé aquí los pormenores:

«El ilustre Gustavo Planche ha fallecido: ayer, á las nueve de la mañana, se celebraron las exequias por los restos mortales de este príncipe de la crítica moderna, en la iglesia de San Lorenzo, en medio de un gran concurso, compuesto de las primeras notabilidades literarias y artísticas. Habia nacido en 1808: su padre era el mas erudito y el mas ilustrado de los farmacéuticos de esta capital. El establecimiento de su padre existe todavía en la rue Basse-du-Rempart.

Despues de haber concluido sus estudios en uno de los primeros liceos de Paris, se dedicó el jóven Gustavo Planche al estudio de la literatura y de las artes; á los 24 años, sus artículos llamaban la atencion del público inteligente en *El Artista*. Despues escribió en *La Crónica*, periódico cuyo fundador fué Balzac, y en el *Journal des Debats*. Desde hace muchos años, solo escribia para la *Revista de ambos mundos*. Es público que el emperador leia con marcada prediliccion los artículos críticos de Planche, y ya en diferentes ocasiones ha querido darle las posiciones mas ventajosas. Gustavo Planche ha rehusado constantemente dejar su modesto retiro. El emperador conocia lo que valia el incorruptible escritor y le estimaba sinceramente. El genio á su vez, sin querer abdicar su independencia, tributaba desinteresados elogios, en el seno de sus amigos de confianza, al hombre singular que hoy dirije los destinos de esta gran nacion.

En el industralismo literario de nuestros dias, Gustavo Planche ha sido una de las raras escepciones que han salido incólumes en medio de tantos naufragios; y en medio de tantas decepciones, su figura ha brillado noblemente. Enemigo encarnizado de toda reputacion usurpada, ha combatido con denuedo y bizarría por la buena causa, y los contemporáneos al colocarle en la cúspide de la gran escuela cristica moderna, no han hecho mas que rendirle un tributo de justicia. Su muerte será llorada por todos los hombres de corazon y de talento.

Ocho años de su vida pasó Gustavo Planche estudiando el arte en Italia, desde 1836 hasta 1846. Visitó los monumentos y los museos, estudiàndolos y apreciándolos con aquel espíritu analítico que todos le reconocen, y durante estos viajes adquirió esos vastos conocimientos que han dado tanta autoridad á su crítica artística y literaria. Sus artículos son notables sobre las esposiciones de pintura de 1831 y de 1838. Desde muy jòven atacó el romanticismo: sin dejarse dominar del entusiasmo que los innovadores inspiraban á la juventud, él se erijió en paladin de las sanas tradiciones del arte y combatió á la vez á los literatos y á los artistas. El dominio que he ejercido en el campo de la crítica, fué debido à las concienzudas meditaciones que hizo en Italia acerca de los grandes maestros, al sistema claro que constituia su criterio, y tambien á la lógica inflexible de su estilo. Algunas veces su severidad era un tanto agresiva, pero precisamente este era uno de los caractéres distintivos de su originalidad, y lo que siempre le ha distinguido de esos vanos y jactanciosos retóricos sin ciencia y sin autoridad.»

GREAT EASTERN.

A continuacion insertemos la descripcion del buque móstruo el *Great Eastern*, construido en Inglaterra, y que ya à estas fechas debe haber sido botado al agua.

Por las frecuentes y numerosas noticias que ya ha publicado la imprenta inglesa acerca del prodigioso buque que se está construyendo sobre el Támesis, sabrán ustedes que para los primeros dias del mes de octubre se botará al agua. Una visita que acabo de hacer à este gigantesco steamer, me permite consignar aquí algunos detalles que en mi concepto no dejan de tener cierto interés. En el momento en que yo ví el *Great Eastern*, estaban colocando las màquinas, que son cuatro, dos de alabes y otras dos de hélice; les dos primeras tendrán una fuerza de 3 mil caballos, que en ciertas circunstancias podrá llegar hasta 5,000. Están construidas con arreglo á los mejores métodos y con toda la perfeccion que puede asegurar la regularidad de la marcha y la economia del combustible. Las calderas han sido sometidas á varias pruebas por medio de la prensa hidràulica, y pueden resistir facilmente una presion tres veces mas considerable que lo que exige su servicio ordinario.

El casco del buque sobrepuja tanto las proporciones que todos están acostumbrados à ver, que al primer golpe de vista se puede dudar que haya fuerza, por grande que sea, capaz de dar impulso á este aparato gigantesco, sobre cuyo puente se abren calles y verdaderas plazas, ni mas ni menos que en el seno de una ciudad, en cuyo interior pueden colocarse hasta 10,000 personas, es decir, la poblacion de una ciudad; pero cuando nos acercamos à esas poderosas màquinas, á esos cilindros monstruosos y á esas paletas colosales destinadas á batir el agua, comprendemos y admiramos la armonía de ese conjunto que formará indudablemente la muestra mas inconcebible de la audacia del ingenio humano.

Imposible hubiera sido hacer funcionar á bordo del *Great Eastern* por los medios ordinarios, las diversas partes del servicio interior y marítimo, y por lo tanto preciso era recurrir al vapor. Las màquinas de la fuerza reunida de 600 caballos, manejan las bombas, ahorran de este modo los brazos de la tripulacion.

Los movimientos de trasmision se hallan establecidos con la suficiente inteligencia para dar vueltas al cabrestante, levar el ancla y remolcar fácilmente las numerosas embarcaciones que el

Great Eastern lleva suspendidas á sus costados como un verdadero ceñidor.

En efecto, los armadores quieren ofrecer á los pasajeros una seguridad que no podrian encontrar á bordo de los demas buques. Así es que cualquiera que sea el número de personas que hayan tomado pasaje á bordo del *Great Eastern*, habrá siempre medios de salvacion, para que todos la obtengan en caso de peligro.

A este efecto, el buque colosal lleva detrás las ruedas, dos barcos de hélice de 100 piés de largo y 16 de ancho, que miden 120 toneladas, provistos de máquinas de la fuerza de 40 caballos, destinados á embarcaciones de salvacion; y despues, como accesorios, hasta 21 barcos de diversas dimensiones, la mayor parte con cubierta, mástiles y velas.

Cuando ví el *Great Eastern* habia todavia 1,500 operarios ocupados diariamente en concluirlo. Se estaba instalando la cocina, y no era por cierto el espectáculo menos curioso de contemplar aquel aparato, en relacion con el tamaño de buque: un sistema de asadores que se mueven en espirales, subiendo y bajando delante de un verdadero horno, permitirá que se ásen á la vez 200 piezas de carne ó aves. En cuanto á la marmita destinada á cocer la carne, me ha recordado, aunque en proporciones mucho mas vastas, la del cuartel de los Invadidos de Paris, en la cual se echa un buey entero destrozado.

Hállase todo tan perfectamente combinado en este magnífico buque; que el calórico de las calderas se utiliza para la cocina, y, á escepcion de las carnes asadas, todo se hará por medio de bocas de calor procedentes del fuego de los hornillos.

La operacion de botarlo, de que ahora se habla, no será menos estraordinaria que las dimensiones del armamento de este navío.

No siendo el Támesis bastante ancho para que pueda seguirse la marcha de costumbre, se ha construido el casco paralelamente á la orilla del rio y se botará el buque de costado. Esta disposicion particular ha necesitado las mas minuciosas precauciones. Se han construido sobre proa y popa dos tablados que bajan hasta el nivel del rio en marea baja. Cada uno de ellos tiene 300 pies de estension y 120 de anchura.

Solo viéndolo puede concebirse la increible cantidad de madera y herraje de esta via maciza, que se estiende desde *Great Eastern* hasta el rio con una inclinacion de 1 por 12. El buque no descansará inmediatamente sobre los tablados, pues para evitar el roce de esta masa tan considerable, se han construido debajo de quilla dos cunas con maderos fuertemente claveteados.

En fin, como medida de precaucion, y con objeto de poder detener la marcha del buque cuando descienda al rio, se han puesto en las dos cunas enormes cadenas, que, sujetas al suelo por medio de estacas de 35 piés, permiten acelerar el descenso cuanto se quiera, ó detenerlo completamente en caso de necesidad. El acto de botar al agua un buque ordinario es asunto de algunos minutos nada mas; el del *Great Eastern* exigirá por lo menos diez horas.

LA MUGER.—*Opinion de un soltero.*—¡La mujer! limpio faro—de luz cubierto,—que del mar de la vida—señala el puerto—donde hay amparo.—¿Qué del hombre seria—sin este faro?—¡La mujer! luz del alma—que al cielo guia.—¡Pura flor, cual la aurora de claro dia!—cuyo perfume—vuelve la vida al alma—que se consume.—*Opinion de un casado.*—Culebra racional con miriñaque, cuyo silbo fatal al hombre hiere;—execra á quien la ama—y al que la escupe se humilla y quiere.—Con raras escepciones se alimentan—de los chismes y fábulas que inventan.—Su pasion son los nervios y caprichos,—y en llegando á ser suegras—no se puede aguantar á tales bichos.—*Opinion de un viudo.*—Para propias son malas, para agenas—todas son agradables, todas buenas.—Una gran cualidad las acredita,—y es que muerta una vez no resucita.—*Opinion mia.*—Limpia estrella luciente—que luz envia sobre el valle escabroso—de nuestra vida,—y antorcha clara—que la virtud enciende—de nuestras almas.—Casta brilla en el cénit,—mas si importuna se interpone una nube,—nos deja á oscuras.—A bien, que el cielo—de mi España se ostenta—siempre sereno.—Manantiales perennes—son de ternura,—y malvados los hombres—que las calumnian.

¡Tirana suerte!—¡pobre mitad del mundo!—¡pobres mujeres!

Proscripcion del lujo.—Célibes.—Singularidades.
Dicen de Paris:

«La gran mania que está aquí en moda es la de las asociaciones. Acaba de formarse una contra el lujo de las señoras. Las que pertenezcan á esta sociedad han de abstenerse de usar telas ricas, ni sombreros de mucho precio: nada de inútiles volantes, y prohibida (por supuesto) la *crinolina* ó miriñaque, como allí se llama. Los vestidos de baile tampoco han de ser lujosos, y en manera alguna escotados.

La idea me parece tan plausible como irrealizable, y mucha curiosidad tengo, decia *Le Siecle*, por saber que pensarán de ella las señoras en general, y las costureras en particular.

Otra asociacion es contra el celibato. Las señoras que ya han pescado marido, y los hombres que no quieren dejarse pescar, contribuyen con 10 francos mensuales cada uno, y con el producto anual se forman varios dotes para huérfanas pobres.

Aquí se imponen muchos esta contribucion voluntaria y hasta hay soltero que da suspiros de placer al pagar los dos napoleones mensuales por no casarse.

Estas dos asociaciones se dan la mano, pues influye mucho el lujo de las mujeres en la repugnancia que manifiestan los hombres al matrimonio.

Voy á referir á Vds. dos rasgos característicos de esta nacion, en que tan agradable se pasa la vida, pero cuyos instintos de mezquino interés repugnan al estranjero, sobre todo al de nuestra nacion, pues por todas partes se ve hostigado para que compre lo que le ofrecen, y el que entra en una tienda por un par de guantes, tiene que sufrir la impertinencia del mancebo ó de la demoiselle que le ofrece corbatas, ligas, camisas, pomadas cepillos, etc., todo cuanto hay en el almacen.

Pues sigo mi historia. Ya Vds. saben la temprana muerte del célebre Gustavo Planche. Sus parientes enviaron la papeleta del entierro para que la insertaran en un periódico, del que Planche habia sido redactor... ¡y á pesar de esto hicieron pagar la insercion á 2 francos la línea, como si se tratase del anuncio de venta de una mercancia!

Vaya otro ejemplo. Todo el mundo conoce el epitafio que habia en este cementerio, diciendo:

«Aquí reposan los restos de Fulano, cuya inconsolable viuda continúa el comercio de su difunto esposo en la calle de tal, etc.» Pues por Burdeos corre ahora una circular, con sus rayas negras al rededor del papel, cuyo contenido es el siguiente:

M.....

Una papeleta de aviso, fecha de 1.° de setiembre os ha anunciado la pérdida dolorosa que hemos tenido en la persona de M. P.

Hoy dirigimos á Vd. la presente para anunciarle que este triste acontecimiento, que nos hiere en lo mas sensible de nuestros afectos, no ha motivado cambio alguno en nuestra casa de comercio.

El señor Alejandro de L...., yerno y asociado de M. P...., por un sentimiento de respetuosa consideracion á la memoria de su suegro, mostrará su celo y hará sus esfuerzos para continuar, bajo la razon social V. P. y compañía, las tradiciones de un pasado de que puede bien envanecerse.—Firmado.—V. P. y compañía.»

Es preciso para creerlas ver las cosas que suceden en estos paises que marchan á la cabeza de la civilizacion.

Apuntes.—Nuestros lectores saben que Francia acaba de perder á dos notabilidades en la república de las letras: á Beranger y á Eugenio Sue. Hé aquí algunos detalles íntimos de estos dos escritores.

Beranger, el famoso cancionero de la Francia, el popular poeta, que á costa de tan buenas encerronas se burló de tantas grandes cosas, era aficionado á la carpinteria, como Pedro el Grande. El famoso lírico contaba tablas y versos, limitaba pino y estrofas poéticas. Durante su residencia en Fontainebleau se apoderó de una casita poco menos que inhabitable, y se divirtióen hacer tabiques y armar estantes y alacenas. No se clavaba en su cocina un clavo sin que él lo hiciera por su propia mano. Beranger, que dormia poco, era muy madrugador, y para favorecer su sueño nocturno colocaba delante de la ventana de su alcova una especie de biombos rellenos de lana, para impedir la entrada al ruido de fuera. Para saber si era de dia, despues del largo insomnio que seguia al brevísimo reposo del poeta, habia combinado un juego de resortes, que movido por un cordon que colgaba á su cabecera, le facilitaba atisvar la luz y cerciorarse de la altura á que estaba el dia. Cuando partió Beranger de Fontainebleau para irse á vivir á sitio mas retirado de provincia, compró los dos biombos en 100 francos M. Michaud, procurador del rey, que era casi la única sociedad del cantor. Su habitacion la alquiló Leon Gozlan para pasar una temporada, guardándose bien de alterar las reformas hechas por Beranger.

Eugenio Sue, el autor de *Los Misterios de Paris*, tenia la mania de no comer y de que no hubiese luz clara en su casa. A piedra y lodo estaban cerrados sus balcones, y apenas una ligera abertura dejaba entrar un vago crespúsculo, lo puramente preciso para que el que fuera á verle no se rompiera la crisma con los muebles. Su horror á la luz le habia hecho trastornar el órden, y convertia la noche en dia y el dia en noche. Se levantaba á la hora de cenar, y se acostaba cuando todo el mundo despertaba. Esceptuando la época en que vivia en el campo, Sue, no veia el sol ni una vez siquiera. Respecto de no comer, es público y notorio que nadie le vió en Paris tragar el alimento suficiente para un pájaro.

India.—Los dominios ingleses en la India, comprendiendo los que posee en la Trasgangética y el Punjab en la Persia, comprenden el mas vasto territorio que ha estado sujeto á un solo poder politico. Se divide en seis grandes porciones: las tres presidencias; Bengala, Madrás y Bombay; las provincias del Noroeste, Ceylan y Singapoor.

Su poblacion es de 180 millones de habitantes, contando con los estados protegidos. La presidencia de Bengala contiene 100 millones, de los cuales 61 están directamente gobernados por los ingleses: el gobernador reside en Calcuta, capital forfificada y emporio del comercio británico.

Comprende esta presidencia los territorios de Bengala, Behar, Allahabad, Uda, Agra, Delhi, Gerabal, Adjimir, Oria y Guandana. La de Madrás comprende los paises de Karnati, Coimbetur, Mesur, Malabar, Kamara, Malagabat y Circars; y la de Bombay, los de Aurengabahd, Bejapur, Kandeik y Guzerabt.

La presidencia de Madrás consta de 28 millones de habitantes. La de Bombay de 16 millones. La provincia del Noroeste, teatro principal de la insurreccion, comprende las importantisimas ciudades de Delhy, Meerut, Allahabad, Agra, Crowpoor, Dinapoor y otras. Solo la poblacion del distrito de Delhy se eleva á 2. 196.000, y la de Meerut á 4.522,000.

Calcuta tiene próximamente 600,000 habitantes, Dakka, 200,000; Palma, 312,000; Benares, 100,000; Agra, 100,000; Delhy, 200,000; Madrás, 262,000; Bombay, 236,000; Surate, 160,000; Lahor, 150,000.

Vida de la criada.—Apenas anda la niña—abandona la campiña.—Agena á dolo y ardid—llega la pobre á Madrid.—Encamina sus pisadas á la agencia de criadas.—En casa de una barbera,—consigue entrar de niñera.—Se reducen sus desvelos—á limpiar paños de pelos.—Por comerse alguna fruta—ármale el amo disputa.—Se insolenta y se propasa—hasta que la echan de casa.—Resignada y con paciencia—vuelve otra vez á la agencia.—El agente la hace entrar—en casa de un militar.—Se enamora en un instante—de un asistente tunante.—Se apercibe el coronel—y échala á ella y á él.—Y viéndose despedida—vuelve á la agencia en seguida.—Aunque ama los uniformes—dan de ella buenos informes.

Entra de nuevo criada—en casa de una empleada.—Gana dos duros al mes—y con lo que sisa tres.—Ama mas de dia en dia—la españo la infanteria—Se manduca el asistente—lo que paga el intendente.—Con el amor no se cuida—ni de cena, ni comida.—Fastidiada la intendenta—quiere ajustarla la cuenta:—mas la contiene el respeto—de que sabe su *secreto*.—Se parte el corazon—si mudan la guarnicion:—sigue amando ciegamente—al su querido asistente.—Mas por real mandamiento—trasladan el regimiento.—Se va y águanse las bodas—como les sucede á todas.

Vino mitológico.—Creemos en estremo curioso el articulo que se refiere en la siguiente carta de Paris:

«Estos dias se habla mucho de los precios enormes de las botellas de vino de Rosenwein que el rey de Wurtemberg va á ofrecerá susacgustos huéspedes. Si no es una leyenda alemana, cuanto de este vino se cuenta en Alemania, á lo menos se le parece mucho, y como el periódico el *Sport* habla de él y calcula que una botella de vino de Rosenwein costaria hoy 11 millones de francos, voy á copiar á Vd. el calculo en que se funda. Pero antes diré á Vd. que el vino este no parece tan raro y tan precioso como aquella famosa miel de la Grecia que Apolo se dignó probar allá por los tiempos en que los dioses del paganismo andaban por la tierra. Dícese que los regidores de la ciudad de Brement, que tienen en sus pupitres muy guardadas las llaves de la bodega que contienen este delirioso néctar, no permiten ofrecer una botella mas que á los soberanos ó príncipes reinantes, y esto las menos veces posibles.

Este vino está en la bodega de la casa ayuntamiento de la ciudad de Brement, una de las cuatro ciudades libres de la Alemania, tan rica por su tráfico en géneros coloniales y en vinos del Rhin, y tiene ya cerca de dos siglos y medios. Los doce toneles o cubas que hay en la bodega, y que llevan el nombre de los doce apóstoles se bajaron en 1,624. A medida que se saca un botella de Rosenwein se la reemplaza en otra de igual calidad.

Hé aquí ahora el cálculo que hace el *Sport* para demostrar que la pretension de los regidores ó notables de Brement, de que cada botella vale hoy 11 millones de francos, puede ser fundada:

Una gran cuba de 204 botellas costaba 1624 500 rixdallers (un rixdaller vale 16 rs.) Contando los gastos de conservacion de la bodega, las contribuciones, los intereses de esta suma, y los intereses de los intereses, la cuba de las 201 botellas costaria hoy 555.657,640 rixdallers; y por consiguiente, una botella cuesta 2.723.810 rixdallers, un vaso ó la octava parte de la botella, cuesta 340,476 rixdallers (cerca de 1.361.904 francos), y en fin. una gota cuesta suponiendo que entren 1.000 en un vaso, 540 rixdallers (cerca de 1,962 francos). Un ciudadano de Brement, miembro de la Asamblea democrática, á la que pertenece el poder legislativo, así como el ejecutivo al Senado, puede obtener una botella gratis cuando recibe en su casa un huésped distinguido, cuyo nombre sea hoy conocido en Alemania ó en Europa. La ciudad enviaba á Goethe un botella todos los años el dia de su santo.

Cuando Brement fué ocupada por los ejércitos franceses, los generales del imperio se dieron prisa á consumir algunas de las cubas; y los negociantes de la ciudad pretenden que ella sola ha pagado mas contribucion á la Francia que el resto todo de la Alemania.

Nuevo invento.—En Marsella se comienza á hacer uso de una nueva pólvora inventada por un italiano, muy útil á los mineros y cuyas ventajas son inapreciables. Consiste que en la combustion se efectua lentamente y permite al minero alejarse del teatro de la esplosion con entera seguridad; ademas los escombros no saltan casi nada aun cuando la nueva pólvora tiene la misma fuerza que la antigua. Repetido su uso en varias partes, se ha alarmado el gobierno frances por el monopolio que ejerce con aquel articulo, y no queriendo privar á los consumidores de tan precioso recurso, se ha decidido á hacerla preparar con sus ajentes.

Chibiritil.—Las Tullerias, unidas ahora con el Louvre constituyen el palacio mas grande del mundo. Desde el estremo del jardin de las Tullerias (junto á la plaza de la Concordia), hasta la plaza de Saint-Germain L'Auxerrois, ocupa la estensa superficie de 436,280 metros. Principióse la construccion del Louvre el año de 1204 con la torre denominada Lupara, de suerte que hasta su conclusion han trascurrido 653 años.

¡Cuanta gente!—Hay en Inglaterra 80,032 personas ocupadas en la fabricacion del hierro, sin contar 28,008 que trabajan en las minas: 2,334 en las fundiciones de plomo, y 24.230 dedicadas á la esplotacion de este metal; en la fabricacion del estaño 1,943 personas, sin contar 15,050 obreros empleados en sus minas: en la del zinc 468.

Los obreros ocupados en las minas de carbon son 219,015: los que trabajan en las canteras 23,489. El gas ocupa 8,000 personas, y las máquinas hidráulicas 915.

Por los sueltos,
J. FIOL.

CORREO DE HOY.

El vapor *El Mallorquin* ha fondeado en este puerto, sin la menor novedad, procedente de Barcelona, á las once de la mañana, conduciendo á bordo la correspondencia pública y 65 pasageros.

MADRID 4 de octubre.

En el vapor *Gibraltar*, y procedente de Cádiz, ha llegado á la Coruña el general D. Juan Van-Halen, de paso para Bélgica, á cuya nacion saben nuestros lectores prestó grandes servicios nuestro compatriota.

—Hace dias que llegó á esta corte un jó-

ven asiático, portador de una carta y una obra de poesía oriental dedidada á S. M. la Reina de las Españas, regalo del rajah de Tiperat, soberano de uno de los estados de la India central. Ahora debemos añadir que nuestra graciosa soberana ha recibido con la mayor bondad este obsequio, juzgando de la obra con admirable tino y talento, y dispensando al portador las mas esquisitas atenciones.

—Los periódicos han interpretado mal acaso por haber sido mal esplicada por nosotros la noticia que dimos relativa á la tardanza que podia esperimentar el nombramiento de cardenales para España. Dijimos que esto sucederia despues que el Padre Santo hiciera una pequeña escursion á la Romania y un periódico empezó por decir, lo que no era falso, y es que los nombramientos se retrasarian y otro añadió (lo que ya no éra tan exacto) que habia dificultades para el nombramiento. Hoy la *Iberia* concluye asegurando que no hay aun nada definitivamente resuelto en punto al nombramiento de cardenales para la iglesia de España. Sentimos haber inducido acaso á error á nuestros colegas, pero no podemos menos de insistir en que es cosa concedida por su Santidad el nombramiento de cardenales para España y que esto tendrá lugar en un plazo bastante corto. Lo que no se sabe aun es si serán elegidos solo dos ó mas cardenales.

ESTRANGERO.

ITALIA.

En una correspondencia de Nápoles, fechada el 24 de setiembre, se habla de las inundaciones que ha habido en las provincias de Labor, Bari y Molisa, que no han sido generales. Aunque las lluvias fueron de poca duracion, engrosaron los rios y torrentes hasta el punto de causar ostragos considerables, sobre todo en Piedimonte, San-Angelo y Raviscanini. En tierra de Labor fueron derribadas muchas casas, los campos, convertidos en lagos, cedieron los diques y la fuerza de las aguas se llevó los puentes. El Paterno, el Rivo, el Tosano y otros rios arrastraban el moviliario de las poblaciones que mas han sufrido, y no son solamente sensibles las pérdidas de esta clase, sino que se han anegado 58 personas.

Pero es justo decirlo; se han llevado socorros y consuelos lo mas pronto posible á tantas desgracias. El Rey envió inmediatamente sumas considerables á todos los puntos invadidos por las aguas, sumas estraidas de su caja particular, á las que se han añadido los recursos facilitados por algunos obispos y otras personas generosas. Las autoridades civiles y militares han rivalizado en celo.

S. M. ha abierto ademas un crédito ilimitado provisional al baron Savaresa que ha ido á llevar el dinero, á dirigir los socorros y á cuidar de los trabajos para reparar los dosastres y prevenirlos en lo sucesivo.

PARTES TELEGRAFICOS PARTICULARES.

Madrid, mártes, 6 de octubre.

La *Gaceta* autoriza la constitucion en Barcelona de una sociedad llamada la «Seguridad comercial», nombrando delegado del gobierno al Exemo. señor D. Martin de Foronda y Viedma.

Bolsa de hoy.—Consolidados, 39·50.—Diferida, 26·85. Operaciones.

Paris, miércoles, 7 de octubre.

La Bolsa está floja sin motivo. No hay noticia alguna que comunicar.

Bolsa de hoy.—3 por 100 francés, 67·85.—4 y 1[2 por 100 id., 91·40.—Interior español, 37 3[4.—Diferida, 25 5[8.

Lóndres 7.—Consolidados ingleses, sin cotizar.—Diferida española, 25 5[8.

Marsella, miércoles, 7 de octubre.

Los trigos han tenido nueva baja en Africa.

Las lluvias han inundado el Mediodia de Francia.

Los vinos de Cataluña tienen alza.

Constantinopla 3.—La crisis monetaria crece.—La Rusia se ha apoderado de la Regencia de Mingrelia.

Asegúrase que la pena de muerte á que está condenado el capitan Doineau será conmutada en prision perpétua.

Por estracto,

P. J. Gelabert y Pol.

PALMA.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de mañana

SAN FRANCISCO DE BORJA
Y SAN LUIS BELTRAN, CONFESORES.

AFECCIONES ASTRONÓMICAS DE MAÑANA.

Sale el sol á las... 6 hs. 5 ms.
Pónese... á las... 5 » 29 »

Hora en que debe señalar el reloj al medio dia verdadero.

Las 11 hs. 47 ms. 12 s.

AVISOS OFICIALES.

CAPITANIA GENERAL
DE LAS ISLAS BALEARES.

E. M.—Seccion 1.ª—A.

Orden general del 9 de octubre de 1857, en Palma.

Mañana con el plausible motivo de ser cumpleaños de S. M. la Reina (Q. D. G.) vestirán de gala las tropas de esta guarnicion y la plaza hará las salvas de ordenanza.

Lo que de órden del Escmo. Sr. General segundo cabo encargado del despacho se hace saber en la general de este dia para su cumplimiento.—P. A. del coronel gefe de E. M.—El comandante de caballeria capitan del cuerpo—Juan Alfonso y Zea.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para mañana: el coronel graduado primer gefe de la brigada fija de artilleria, don Diego Miranda.

Parada, Luchana.

Hospital, provisiones, el mismo cuerpo.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

Por disposicion del M. I. señor Alcalde de esta capital, se señala el dia 12 del presente á las doce del dia en la Casa Consistorial de esta ciudad para la subasta de cuatro cajas de azúcar embargadas á don Jaime Miró y Granada para el pago de lo que adeuda por la contribucion de la derrama general. Palma 9 de octubre de 1857.—Julian Clemente.

NAVEGACION.

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 8.

De Alicante en 7 dias laud Jóven Maria, de 37 toneladas, pat. Juan Oliver, con 8 mar., un pasagero, bueyes y otros efectos.

De Altea en 2 dias id. Segunda Pamela, de 31 toneladas, pat. Martin Felany, con 5 mar., 3 pasageros, esparteria y efectos.

De Cullera en 3 dias id. San Cayetano, de 19 toneladas, pat. Juan Mas, con 3 mar., un pasagero y arroz.

De Argel en 5 dias id. San Miguel, de 38 toneladas, pat. Miguel Frontera, con 6 mar., lastre y cueros.

De Aguilas en 8 dias id. San Antonio, de 28 toneladas, pat. Antonio Briel, con 5 mar., barrilla y esparto.

De Ibiza en un dia javeque San Juan, de 31 y media ton., pat. Manuel Torres. con 3 mar., 5 pas., habas y efectos.

De Argel en 3 dias bateu Trinidad, de 55 toneladas, pat. José Vallés, con 4 mar. y lastre.

SECCION DE ANUNCIOS.

PALMA:
Imprenta de Pedro José Gelabert, editor responsable.

Por el Editor
P. J. Gelabert y Pol